Plataforma para la Defensa del Sector del Transporte de mercancías por Carretera Nacional e Internacional
CIF. G-27369412

www.plataformanacional.es

info@plataformanacional.es

Tels.: 637 76 00 24 – 660 34 07 34

En Albacete a 22 de septiembre de 2025.

Escrito para la Solicitud de Inclusión del Sector de Conductores Profesionales y autónomos, del Transporte de Mercancías ligero y pesado, en los Coeficientes Reductores de Jubilación

A LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DE LA SEGURIDAD SOCIAL;

La **Plataforma Nacional en Defensa del Transporte de Mercancías**, en representación de los trabajadores y empresarios del sector del transporte de mercancías por carretera, y al amparo de lo dispuesto en el Real Decreto 402/2025, de 27 de mayo, que regula el procedimiento previo para determinar los supuestos en los que procede permitir anticipar la edad de jubilación mediante coeficientes reductores, presenta este escrito de solicitud formal para el **inicio del procedimiento de reconocimiento de coeficientes reductores** para los conductores profesionales del transporte de mercancías por carretera.

I. DEFINICIÓN Y DELIMITACIÓN DEL COLECTIVO: CONDUCTORES PROFESIONALES DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

Definición del colectivo

Se entiende por **conductores profesionales del transporte de mercancías** a todos aquellos trabajadores que desarrollan su actividad laboral principal en la conducción de vehículos destinados al transporte de mercancías por carretera, independientemente del peso o características del vehículo utilizado. Este colectivo engloba tanto a conductores de transporte pesado como ligero, abarcando desde furgonetas hasta vehículos articulados de gran tonelaje.

Clasificación Nacional de Actividades Económicas (CNAE) afectada:

- **4941**: Transporte de mercancías por carretera

- **4942**: Servicios de mudanza por carretera para empresas y hogares

Clasificación Nacional de Ocupaciones (CNO):

- **8332**: Conductores de camiones
- **8331**: Conductores de vehículos para el transporte urbano o por carretera

Delimitación del sector

El sector incluye a todos los conductores profesionales que manejan:

- **Vehículos ligeros**: Furgonetas hasta 3.500 kg de Masa Máxima Autorizada (MMA)
- **Vehículos pesados**: Camiones rígidos y articulados superiores a 3.500 kg MMA
- **Vehículos especializados**: Cisternas, frigoríficos, porta-coches, etc.
- **Transporte de mercancías peligrosas**: Independientemente del peso del vehículo

Esta definición integral reconoce que todos los conductores profesionales del sector, independientemente del tipo de vehículo que conduzcan, están expuestos a los mismos factores de riesgo estructurales: largas jornadas de conducción, exposición constante al tráfico, estrés laboral, problemas ergonómicos derivados de la conducción profesional, y exposición a múltiples factores ambientales nocivos para la salud.

II. MAGNITUD Y RELEVANCIA SOCIOECONÓMICA DEL SECTOR

El transporte de mercancías por carretera constituye una actividad económica fundamental para España. Según datos oficiales del Ministerio de Fomento correspondientes a 2018, el sector emplea directamente a **349.345 trabajadores** en transporte de mercancías, generando un volumen de negocio de **43.882 millones de euros anuales**. El transporte terrestre representa un **2,2% del Valor Añadido Bruto (VAB)** y un **2% del Producto Interior Bruto (PIB)** nacional.

La estructura demográfica del sector presenta características preocupantes desde el punto de vista de la salud laboral. Según la Encuesta de Población Activa del Instituto Nacional de Estadística (tercer trimestre de 2019), el **41,1% de los trabajadores del transporte de mercancías superan los 50 años de edad**, porcentaje significativamente superior al **31,1%** registrado en el conjunto de actividades económicas. En el extremo opuesto, únicamente el **6,3%** de los trabajadores son menores de 30 años, evidenciando un claro problema de envejecimiento de la plantilla y dificultades para la incorporación de jóvenes trabajadores.

III. ANÁLISIS DETALLADO DE LA SINIESTRALIDAD LABORAL: EVIDENCIA ESTADÍSTICA DE LA EXCEPCIONAL PELIGROSIDAD

A) Datos de mortalidad laboral: El sector más peligroso de España

Los datos oficiales de siniestralidad laboral sitúan de manera inequívoca al transporte de mercancías como **el sector con mayor mortalidad laboral de España**. Según el análisis de los datos de la Estadística de Accidentes de Trabajo del Ministerio de Trabajo y Economía Social, publicados por diversos organismos especializados:

Datos de mortalidad 2024 (fuente: Ruta del Transporte, abril 2025):

- **Total de trabajadores fallecidos en España por accidente laboral**: 646
- **Trabajadores del transporte y logística fallecidos**: 138
- **Porcentaje que representa el sector**: 21,4% de todas las muertes laborales del país
- **Conclusión**: Uno de cada cinco trabajadores que muere por accidente laboral en España pertenece al sector del transporte

Índices de incidencia de mortalidad laboral (fuente: Informe CCOO-FSC 2020):

- **Transporte por carretera**: 13,9 fallecimientos por cada 100.000 trabajadores
- **Media nacional**: 2,0 fallecimientos por cada 100.000 trabajadores
- **Construcción** (tradicionalmente considerado el sector más peligroso): 2,5 fallecimientos por cada 100.000 trabajadores
- **Ratio de peligrosidad**: El transporte es **5,5 veces más mortal** que la construcción y **6,95 veces más mortal** que la media nacional

B) Evolución temporal de la siniestralidad: Tendencia al alza

Los datos del Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (INSST) muestran una tendencia preocupante en la evolución de la siniestralidad:

Período 2023-2024:

- **2023**: 42.342 accidentes laborales en transporte y logística (enero-noviembre)
- **2024**: 46.032 accidentes laborales en transporte y logística (año completo)
- **Incremento**: 3,9% de aumento interanual en siniestralidad

Datos específicos de 2024 (fuente: Noticias Logística y Transporte, febrero 2025):

- **Accidentes con baja registrados**: 46.032
- **Incremento respecto 2023**: 3,9%
- **Trabajadores fallecidos**: 152 (según Kaos en la Red, abril 2025)

C) Siniestralidad por ocupación: Los conductores, el grupo más vulnerable

Según los datos del Ministerio de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social correspondientes al año 2018, analizados en el "Informe sobre salud laboral y siniestralidad en el sector del transporte por carretera" elaborado por CCOO:

Accidentes mortales por ocupación (2018):

- **Conductores y operadores de maquinaria móvil**: 144 fallecidos
- **Representación**: Grupo profesional con mayor número de muertes laborales
- **Tasa de mortalidad**: 5,5 veces superior a la media nacional
- **Equivalencia mensual**: 12 conductores profesionales mueren cada mes por accidente laboral

Accidentes totales de conductores profesionales (2018):

- **Tasa de incidencia**: 783,6 accidentados por cada 100.000 conductores profesionales
- **Media nacional**: 99,5 accidentados por cada 100.000 trabajadores
- **Ratio de riesgo**: **8 veces superior** al riesgo medio de la población trabajadora

D) Accidentes laborales de tráfico: Riesgo específico de los conductores profesionales

El "Informe de accidentes laborales de tráfico 2018" del Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (INSST) aporta datos específicos sobre la exposición de los conductores profesionales a accidentes de tráfico durante su jornada laboral:

Datos específicos del sector transporte (2018):

- **Accidentes laborales de tráfico en CNAE 49**: 3.565 casos
- **Índice de incidencia para conductores profesionales**: 783,6 por cada 100.000
- **Índice de incidencia medio**: 99,5 por cada 100.000

- **Mortalidad por accidentes de tráfico laboral**: 7,5 conductores por cada 100.000

Gravedad de los accidentes: Según el Ministerio de Fomento (Dirección General del Transporte Terrestre, 2018), el **57,5% de los accidentes de tráfico provocados por conductores de vehículos de mercancías** se deben a factores directamente relacionados con las condiciones laborales: distracción, cansancio, sueño o enfermedad derivados de la fatiga laboral.

E) Siniestralidad vial con participación de vehículos de mercancías

Los datos de la Dirección General de Tráfico, analizados en el informe de CCOO, revelan la magnitud del problema desde la perspectiva de la seguridad vial:

Accidentes de tráfico con víctimas (2018):

- **Vehículos de mercancías implicados**: 19.037 accidentes
- **Porcentaje sobre el total**: 13,6% de todos los accidentes con víctimas
- **Víctimas mortales**: 612 personas fallecidas
- **Hospitalizaciones**: 472 personas

Distribución por tipo de vehículo:

- **Furgonetas**: 10.844 accidentes (el vehículo que más accidentes causa)
- **Camiones >3.500 kg**: Mayor índice de letalidad junto con furgonetas

Índice de letalidad comparativo: Los accidentes en los que participan vehículos de mercancías presentan un **índice de letalidad superior** al resto de vehículos, tanto en vías urbanas como interurbanas, según datos de la DGT analizados en 2018.

IV. FACTORES DE RIESGO ESPECÍFICOS: ANÁLISIS CIENTÍFICO DE LA PENOSIDAD, PELIGROSIDAD E INSALUBRIDAD

A) Penosidad: Condiciones extremas inherentes a la profesión

La actividad de conductor profesional del transporte de mercancías se caracteriza por condiciones laborales que encajan plenamente en la definición de "penosidad" establecida en el artículo 2.a) del Real Decreto 402/2025:

Jornadas laborales extremas: Según el estudio "La siniestralidad laboral en el Sector del Transporte de Carretera" de CCOO (2017), los conductores profesionales están sometidos a:

- **Jornadas oficiales**: Hasta 60 horas semanales en cómputo cuatrimestral (RD 902/2007)
- **Jornadas reales**: Hasta 80 horas semanales considerando tiempos de espera
- **Investigación científica**: Los estudios de Linkalter (1980) demuestran que el pico de accidentes se produce en jornadas superiores a 55 horas semanales

Trabajo nocturno y nocturnidad permanente: El sector se caracteriza por la "sociedad 24 horas", lo que implica:

- Trabajo en horarios atípicos de manera sistemática
- Alteración constante de los biorritmos naturales
- Turnos rotativos que impiden la adaptación fisiológica
- Descansos insuficientes y no recuperadores

Esfuerzo físico constante:

- Mantención de posturas forzadas durante períodos prolongados
- Uso permanente de fuerza física en operaciones de carga/descarga
- Manipulación manual de cargas pesadas
- Vibración constante transmitida por el vehículo

Exposición a condiciones climáticas extremas:

- Trabajo bajo temperaturas extremas (calor/frío) durante carga/descarga
- Exposición a inclemencias meteorológicas
- Ausencia de refugio durante las operaciones exteriores

B) Peligrosidad: Riesgo excepcional de accidentes laborales y enfermedades profesionales

La definición de "peligrosidad" del artículo 2.c) del Real Decreto se cumple ampliamente, como demuestran los estudios estadísticos citados. Además, investigaciones específicas han identificado factores de riesgo particulares:

Factores relacionados con la fatiga (fuente: CCOO-FSC, 2017):

- La fatiga es identificada como el factor de riesgo más frecuente entre conductores profesionales
- El **26%** de los accidentes se atribuyen a "costumbre, descuido, exceso de confianza o error humano" según la Encuesta Nacional de Condiciones de Trabajo (ENCT)
- Los accidentes en jornadas de más de 8 horas **duplican la probabilidad** de ser graves o mortales
- El **41%** de todos los accidentes de tráfico en España tienen relación con la actividad laboral (datos INSIA basados en DGT)

Precariedad laboral como factor de riesgo: Según el análisis de datos del Ministerio de Trabajo realizado por CCOO (2020):

- **Personal temporal**: 8.622 accidentes por cada 100.000 trabajadores temporales
- **Personal fijo**: 3.986 accidentes por cada 100.000 trabajadores fijos
- **Conclusión**: El personal temporal tiene **más del doble de probabilidad** de sufrir un accidente laboral

Factores de riesgo por edad: El estudio del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo (INSHT, 2010) demuestra que:

- Los conductores profesionales **mayores de 55 años** presentan mayores tasas de incidencia de accidentes graves y mortales
- La tasa de incidencia entre personal mayor de 55 años en transporte de mercancías es **tres veces superior** a la del personal de la misma edad en el conjunto de actividades económicas

C) Insalubridad: Exposición a ambientes perjudiciales para la salud

El artículo 2.d) del Real Decreto define insalubridad como "exposición a un ambiente susceptible de ser perjudicial para la salud". Los conductores profesionales están expuestos a múltiples agentes nocivos:

Exposición a agentes químicos:

- **Humos de combustión diesel**: Asociados al cáncer de pulmón y problemas respiratorios según la Fundación para la Prevención de Riesgos Laborales (2012)
- **Partículas en suspensión**: Constante exposición durante la conducción
- **Sustancias peligrosas**: En el caso del transporte de mercancías peligrosas

Exposición a agentes físicos:

- **Ruido excesivo**: Niveles elevados que provocan alteraciones cardiovasculares, variación de la presión arterial y frecuencia cardíaca
- **Vibraciones**: Causan mareos, vómitos, dolencias en el oído, hernias discales, pinzamientos y trastornos de visión
- **Radiación solar**: Exposición prolongada durante la conducción

V. PATOLOGÍAS ESPECÍFICAS Y MORBILIDAD ASOCIADA

A) Enfermedades documentadas científicamente

La "Guía para la prevención. Salud y Seguridad en el trabajo de los Conductores Mayores en el transporte de mercancías por carretera" identifica un mayor grado de enfermedad entre conductores profesionales en comparación con la población general para las siguientes patologías:

Trastornos musculoesqueléticos:

- Dolor de espalda crónico y miembros superiores
- Tendinitis en hombros y muñecas
- Síndrome del túnel carpiano
- Problemas articulares derivados de posturas forzadas

Trastornos metabólicos:

- Síndrome metabólico
- Obesidad (prevalencia superior a la media poblacional)
- Diabetes mellitus
- Hipercolesterolemia

Trastornos del sueño y neurológicos:

- Síndrome de apnea del sueño
- Insomnio crónico
- Somnolencia diurna

- Fatiga crónica

Trastornos cardiovasculares:

- Hipertensión arterial
- Enfermedades isquémicas del corazón
- Alteraciones del ritmo cardíaco

Trastornos sensoriales:

- Hipoacusia por exposición a ruido
- Trastornos visuales (agudeza, campo visual, percepción de profundidad)
- Alteraciones de la sensibilidad al contraste

Cáncer ocupacional:

- Cáncer de pulmón (asociado a exposición a diesel)
- Cáncer de vejiga
- Cáncer de próstata

Trastornos psicológicos:

- Estrés crónico
- Ansiedad
- Trastornos adaptativos
- Problemas de conciliación familiar

B) Estudios comparativos de esperanza de vida

Investigaciones realizadas por UGT y publicadas en TodoTransporte (junio 2015) concluyen que "trabajar como conductor profesional reduce la esperanza de vida". El estudio señala que "un conductor profesional entre 55 y 65 años de edad tiene más posibilidades de sufrir un accidente por causas derivadas del deterioro físico asociado a las condiciones de trabajo".

VI. IMPOSIBILIDAD DE MODIFICAR LAS CONDICIONES DE TRABAJO

El artículo 206.1 del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social establece que los coeficientes reductores solo proceden cuando no sea posible la modificación de las condiciones de trabajo. En el caso de los conductores profesionales del transporte de mercancías, esta imposibilidad queda demostrada por:

A) Naturaleza intrínseca de la actividad

La actividad de transporte de mercancías requiere inherentemente:

- **Desplazamientos de larga distancia**: No modificables sin alterar la esencia del servicio
- **Conducción en tráfico denso**: Exposición inevitable al riesgo vial
- **Horarios determinados por el mercado**: Sistema "just in time" que impone urgencia
- **Trabajo en solitario**: Aislamiento estructural de la profesión

B) Limitaciones técnicas y económicas

- **Infraestructura vial limitada**: España se encuentra "a la cola" en áreas de descanso según ESPORG
- **Envejecimiento del parque móvil**: 43% de camiones y 30% de autobuses tienen más de 15 años
- **Atomización empresarial**: 96,3% son microempresas sin capacidad de inversión significativa

C) Marco normativo restrictivo

- **Normativa europea de tiempos de conducción**: Reglamento 561/2006 que establece límites mínimos, no máximos de seguridad
- **Presión competitiva**: La competencia internacional impide mejoras unilaterales sustanciales
- **Demanda del mercado**: Exigencia de inmediatez incompatible con mejores condiciones laborales

VII. JUSTIFICACIÓN COMPARATIVA CON OTROS SECTORES RECONOCIDOS

El Real Decreto actual reconoce coeficientes reductores para diversos sectores. La comparación objetiva con los conductores profesionales evidencia que estos presentan indicadores de riesgo superiores:

Comparación con sectores reconocidos:

Construcción:

- Mortalidad: 2,5 por 100.000 trabajadores

- **Transporte**: 13,9 por 100.000 trabajadores (**5,5 veces superior**)

Media nacional:

- Mortalidad: 2,0 por 100.000 trabajadores
- **Transporte**: 13,9 por 100.000 trabajadores (**6,95 veces superior**)

Trabajadores del mar, mineros, personal de vuelo: Aunque estos sectores mantienen sus coeficientes reductores por razones históricas y específicas, los datos actuales muestran que el transporte presenta mayor siniestralidad mortal en términos absolutos y relativos.

VIII. PROPUESTA ESPECÍFICA Y FUNDAMENTACIÓN TÉCNICA

A) Colectivo beneficiario propuesto

Todos los conductores profesionales incluidos en las actividades CNAE 4941 y 4942 que desarrollen su actividad laboral principal en la conducción de vehículos de transporte de mercancías, independientemente del peso del vehículo, incluyendo:

- Conductores de furgonetas (hasta 3.500 kg MMA)
- Conductores de camiones rígidos
- Conductores de vehículos articulados
- Conductores de vehículos especializados
- Conductores de transporte de mercancías peligrosas

B) Justificación de la inclusión del transporte ligero

Los datos estadísticos de la DGT revelan que las **furgonetas son el tipo de vehículo de mercancías que más accidentes provoca** (10.844 accidentes en 2018), superando incluso a los camiones pesados. Además, el **10% de las furgonetas implicadas en accidentes** tenían la inspección técnica caducada, evidenciando problemas estructurales del subsector.

Los conductores de vehículos ligeros están expuestos a los mismos factores de riesgo que los de vehículos pesados:

- Jornadas prolongadas de conducción

- Exposición constante al tráfico
- Estrés por cumplimiento de horarios
- Problemas ergonómicos de la conducción profesional
- Operaciones de carga y descarga manual (mayor frecuencia en vehículos ligeros)

IX. SOLICITUD FORMAL

Por todo lo expuesto, y considerando que los conductores profesionales del transporte de mercancías cumplen de manera sobresaliente con todos los criterios establecidos en el Real Decreto 402/2025 para el reconocimiento de coeficientes reductores, esta Plataforma Nacional:

SOLICITA FORMALMENTE

PRIMERO: Que se admita a trámite la presente solicitud de inicio del procedimiento para el reconocimiento de coeficientes reductores para todos los conductores profesionales del transporte de mercancías por carretera, tanto ligero como pesado.

SEGUNDO: Que se proceda a la elaboración del preceptivo informe de morbilidad y mortalidad por la Dirección General de Ordenación de la Seguridad Social, utilizando los indicadores establecidos en el anexo del Real Decreto y los datos estadísticos oficiales aquí aportados.

TERCERO: Que se remitan los correspondientes informes técnicos al Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (INSST) y al Organismo Estatal de Inspección de Trabajo y Seguridad Social, para que emitan los informes preceptivos sobre prevención de riesgos laborales y posibilidad de modificación de las condiciones de trabajo.

CUARTO: Que se convoque a la Comisión de Evaluación prevista en el artículo 15 del Real Decreto para que analice la concurrencia de circunstancias objetivas que justifican la aplicación de coeficientes reductores.

QUINTO: Que, una vez completado el procedimiento con resultado favorable, se inste la aprobación del correspondiente real decreto de reconocimiento que establezca coeficientes reductores apropiados para anticipar la edad de jubilación de los conductores profesionales del transporte de mercancías.

X. DOCUMENTACIÓN Y FUENTES

La presente solicitud se basa en los siguientes estudios y fuentes oficiales:

Fuentes normativas:

- Real Decreto 402/2025, de 27 de mayo (BOE-A-2025-10488)
- Texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social

Estudios oficiales citados:

- Estadísticas de Accidentes de Trabajo - Ministerio de Trabajo y Economía Social (2018-2024)
- Informe de accidentes laborales de tráfico - Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (2018)
- Las principales cifras de Siniestralidad Vial - Dirección General de Tráfico (2018)
- Encuesta de Población Activa - Instituto Nacional de Estadística (2019)

Estudios sindicales especializados:

- "La siniestralidad laboral en el Sector del Transporte de Carretera: LA FATIGA MATA" - CCOO-FSC (2017)
- "Informe sobre salud laboral y siniestralidad en el sector del transporte por carretera" - CCOO (2020)

Fuentes estadísticas de 2024:

- Ruta del Transporte (abril 2025) - Datos de mortalidad laboral 2024
- Noticias Logística y Transporte (febrero 2025) - Evolución siniestralidad 2024
- Kaos en la Red (abril 2025) - Análisis integral siniestralidad 2024

Ejecutiva Nacional Plataforma

Fdo. Manuel Hernández Roca (Presidente Nacional)

53147174Q MANUEL HERNANDEZ (R: G27369412)

Firmado digitalmente por 53147174Q MANUEL HERNANDEZ (R: G27369412)
Fecha: 2025.09.22 13:34:32 +02'00'